








**Device for translatory adjusting a part of a seat, in particular for longitudinally adjusting the seat cushion of automotive vehicle seats**

**Patent number:** EP0813990  
**Publication date:** 1997-12-29  
**Inventor:** SCHRIMPL BERNHARD (DE); LEIPOLD HERBERT (DE)  
**Applicant:** BROSE FAHRZEUGTEILE (DE)  
**Classification:**  
- **International:** B60N2/07; B60N2/06; (IPC1-7): B60N2/02  
- **European:** B60N2/07D8  
**Application number:** EP19970250191 19970623  
**Priority number(s):** DE19961024979 19960622

**Also published as:**

 EP0813990 (A3)  
 DE19624979 (A)

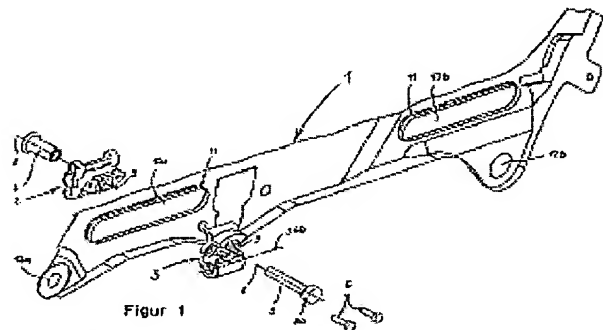
**Cited documents:**

 DE1630926  
 US3572829  
 DE3033953  
 DE4224458  
 DE3841711  
more >>

**Report a data error he**

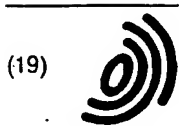
**Abstract of EP0813990**

The translational adjustment device, for longitudinal adjustment of the seat cushion, has at least one guide slideway (10a,10b) in a first part and a support element (4,5) in the slideway, fixed to a sliding part. There is a slide (2) between the edge of the guide slideway and the support element. The through grip aperture (25) of the slide is conical, with increasing clearance towards the second part (7). The support element can be moved axially in the slide. The support element should preferably have a securing head (50) at the free end.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) EP 0 813 990 A2

(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
29.12.1997 Patentblatt 1997/52

(51) Int Cl.<sup>6</sup>: B60N 2/02

(21) Anmeldenummer: 97250191.0

(22) Anmeldetag: 23.06.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE

(72) Erfinder:  
• Schrimpl, Bernhard  
96450 Coburg (DE)  
• Leipold, Herbert  
96529 Mengersgereuth-Hämmern (DE)

(30) Priorität: 22.06.1996 DE 19624979

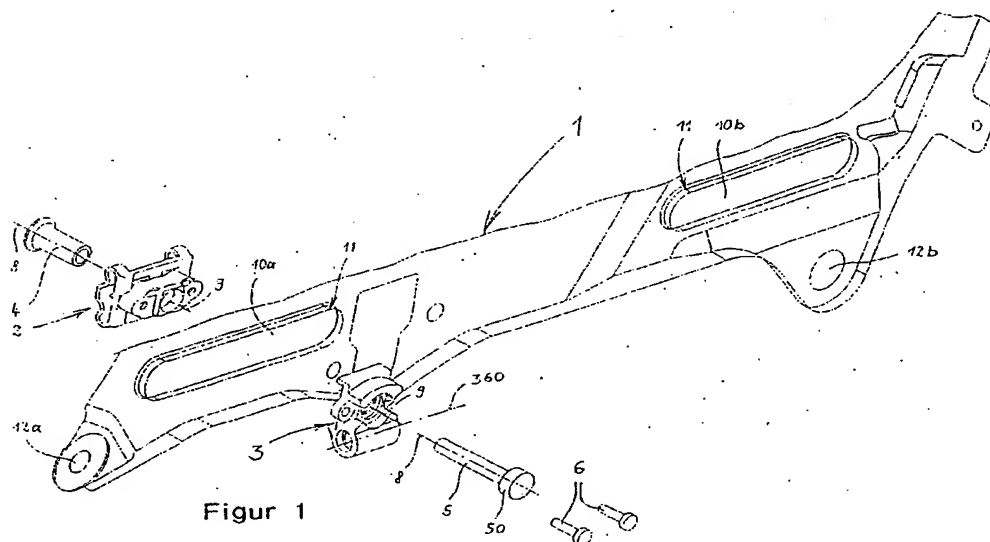
(71) Anmelder: Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG  
96450 Coburg (DE)

(74) Vertreter: Ninnemann, Detlef, Dipl.-Ing. et al  
Patentanwälte Maikowski & Ninnemann,  
Xantener Strasse 10  
10707 Berlin (DE)

(54) Vorrichtung zur translatorischen Verstellung eines Sitzteils, insbesondere zur Sitzkissenlängsverstellung von Kraftfahrzeugsitzen

(57) Eine Vorrichtung zur translatorischen Verstellung eines Sitzteils, insbesondere zur Sitzkissenlängsverstellung von Kraftfahrzeugsitzen weist wenigstens eine Führungskulisse (10a, 10b) in einem ersten Teil und ein in der Führungskulisse (10a, 10b) geführtes Stützelement (4, 5) auf, das mit einem zweiten, dazu verschiebbaren Teil fest in Verbindung steht, wobei zwischen dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) und dem Stützelement (4, 5) ein Gleiter (2) lagert. Die Durchgriffsöffnung (25) des Gleiters (2) ist konisch mit einer sich in Richtung des zweiten Teils (7) vergrößernden

lichten Weite ausgebildet ist und das Stützelement (4, 5) lagert axial verschiebbar im Gleiter (2). Vorzugsweise weist das Stützelement (4, 5) an seinem freien Ende einen Sicherungskopf (50) auf, der mit dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) oder einem zwischen dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) und dem Sicherungskopf (50) lagernden Anschlagselement (3) in Eingriff treten kann. Die Verstellvorrichtung gewährleistet auch bei großen Fertigungs- und Montagetoleranzen sowie Relativbewegungen im Führungsbereich der Verstellvorrichtung eine hohe Funktionssicherheit bei gleichzeitig einfachem konstruktiven Aufbau.



Figur 1

## Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur translatorischen Verstellung eines Sitzteils, insbesondere zur Sitzkissenlängsverstellung von Kraftfahrzeugsitzen gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Im allgemeinen werden translatorische Verstellbewegungen von Sitzen oder Sitzteilen unter Verwendung von Schienenführungen oder Kulissenführungen realisiert (JP-A 61-249844, DE 42 24 458 A1, DE 38 41 711 A1). Darüber hinaus ist es bekannt, die ineinandergreifenden Teile der Führungsvorrichtung miteinander federelastisch zu verspannen (DE 40 05 224 A1), um spielbedingte Geräusche zu vermeiden, und/oder die Gleiteigenschaften verbesserte Gleitelemente (zumeist aus Kunststoff) zwischen den zueinander beweglichen und miteinander im Eingriff stehenden Teilen einzusetzen.

Aufgrund des Trends im Automobilbau, bei gleichbleibendem oder reduziertem Platzangebot den Komfort immer weiter zu steigern, können nur äußerst platzsparende Konstruktionen zum Einsatz kommen, wie beispielsweise in ein Seitenblech integrierte Kulissenführungen entsprechend der DE 42 24 458 A1. Die fortschreitende Gewichtsreduzierung durch den Einsatz dünnerer Bleche und größerer Blechausschnitte hat bei Sitzwannen zum Beispiel zu einem erheblichen Verlust an Steifigkeit geführt. Die nun vergleichsweise hohe Flexibilität der Teile verschlechtert die Führungseigenschaften der zueinander beweglichen Führungselemente oft in unzulässiger Weise, da das Verkanten der Führungselemente zu Schwergängigkeit, erhöhtem Verschleiß, Geräuschbildung und im Extremfall zum Versagen der Verstellvorrichtung führen kann. Ähnliche Auswirkungen können auftreten, wenn Bauteile mit großen zulässigen Toleranzbereichen verbaut werden sollen, um Kosten zu sparen.

Der Erfindung liegt deshalb die Aufgabe zugrunde, eine Vorrichtung zur translatorischen Verstellung eines Sitzteils, insbesondere zur Sitzkissenlängsverstellung von Kraftfahrzeugsitzen zu entwickeln, die sich durch einen einfachen, platzsparenden und kostengünstigen Aufbau auszeichnet und die auch bei vergleichsweise großen Fertigungs- und Montagetoleranzen sowie Relativbewegungen im Führungsbereich der Verstellvorrichtung eine hohe Funktionssicherheit gewährleistet. Insbesondere sollen Fluchtungsfehler und infolge der Belastung der Vorrichtung auftretende Fluchtungswinkel von in Kulissen geführten achsenartigen Stützelementen sicher ausgeglichen werden.

Erfindungsgemäß wird die Aufgabe durch die Merkmale des Patentanspruchs 1 gelöst.

Demnach ist die Durchtrittsöffnung des in der Führungskulisse des ersten Teils, z.B. des Sitzseitenteils, gelagerten Gleiters konisch ausgebildet, wobei sich die lichte Weite der Durchtrittsöffnung in Richtung der Verbindungsstelle zwischen dem Stützelement und dem zweiten, dazu verschiebbaren Teil, z.B. der Sitzwanne,

vergrößert. Darüber hinaus lagert das Stützelement in der Durchtrittsöffnung axial verschiebbar und winkelbeweglich.

Die erfindungsgemäße Ausbildung der translatorischen Verstellvorrichtung erlaubt den problemlosen Einsatz von Bauteilen mit einer vergleichsweise geringen Steifigkeit, beziehungsweise einer großen Toleranzbreite, ohne daß Schwergängigkeiten oder ein Verklemmen der Vorrichtung befürchtet werden müssen. Da die erfindungsgemäßen Maßnahmen in Bauteile integriert werden können, die bei Verstellvorrichtungen des beschriebenen Typs im allgemeinen ohnehin vorhanden sind, entsteht zur Erzielung der genannten Vorteile kein Mehraufwand.

Um eine optimale Wirksamkeit der Vorrichtung zur gewährleisteten, sollte der Öffnungswinkel der konischen Durchtrittsöffnung des Gleiters an die maximal zu erwartende Fluchtungsabweichung (Winkelabweichung) zwischen der Führungskulisse des ersten Teils (Sitzseitenteil) und dem am zweiten Teil (Sitzwanne) befestigten Stützelement angepaßt werden.

Für den Fall, daß bei einer außergewöhnlich hohen Belastung, zum Beispiel infolge eines Crashes, eine Gefahr dafür besteht, daß die Elemente des translatorischen Führungsbereichs außer Eingriff geraten, sollten zusätzlich Mittel zum Einsatz kommen, die eine hinreichende Ausreißfestigkeit sicherstellen. Zu diesem Zweck kann beispielsweise das freie Ende des Stützelements, das die Durchtrittsöffnung des Gleiters durchragt, mit einem Sicherungskopf versehen sein. Dieser Sicherungskopf tritt bei entsprechend hoher Zugbelastung mit dem Rand der Führungskulisse direkt oder über ein vorgelagertes Anschlagselement indirekt in Eingriff.

Die Ausreißfestigkeit kann noch erhöht werden, wenn die Führungskulisse und das Anschlagselement Verhakelemente tragen, die miteinander formschlüssig in Eingriff treten können.

Sofern also ein Anschlagselement mit einer nennenswerten Dicke zur Anwendung kommt, muß auch dessen Durchtrittsöffnung konisch ausgebildet sein, damit eine hinreichende Schwenkbarkeit des Stützelements erhalten bleibt. Natürlich öffnet sich der Konus der Durchtrittsöffnung des Anschlagselements in entgegengesetzter Richtung wie der Konus der Durchtrittsöffnung des Gleiters. Die im Montagezustand aneinanderliegenden Enden der Durchtrittsöffnungen mit dem jeweils kleinen Durchmesser bilden quasi das Gelenk für das axial verschiebbare und winkelbewegliche Stützelement.

Nach einer Vorzugsvariante der Erfindung ist zwischen dem zweiten Teil (zum Beispiel einer Sitzwanne) und dem ersten Teil (zum Beispiel einem Sitzseitenteil) beziehungsweise dem Gleiter eine Druckfeder vorgesehen, die einerseits die Sitzwanne zwischen den beiden Sitzseitenteilen zentriert und andererseits zur Erhöhung der Führungsgenauigkeit den Gleiter gegen das erste Teil drückt. Diese Feder ist vorzugsweise einstückig in

einen Kunststoffgleiter integriert.

Gemäß einer weiteren Vorzugsvariante ist in das Anschlagselement, das der Erhöhung der Ausreißfestigkeit dient, auch ein Kraftübertragungselement zum Einleiten der Verstellkraft der translatorischen Verstell-einrichtung einstückig integriert. Ein solches Anschlagselement kann beispielsweise durch Gießen oder Sintern hergestellt werden. Als Kraftübertragungselement für die Verstellkräfte können unter anderem ein Lagerzapfen, eine Lagerbuchse oder eine Spindelmutter, in die eine verstellspindel eingreift, dienen. Die Verstellspindel kann durch einen manuellen Mechanismus oder durch eine fremdkraftbetätigte, motorische Antriebseinheit angetrieben werden.

Nachfolgend wird die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels und der dargestellten Figuren näher erläutert. Es zeigen:

- Figur 1 eine perspektivische Explosivdarstellung eines Ausschnittes eines Sitzseitenteils mit Kulissenführungen für eine Sitzkissenlängsverstellung sowie mit einem verschiebbaren Gleiter, einem Anschlagselement und einem zweiteiligen, mit einer (nicht dargestellten) Sitzwanne verbundenen Stützelement;
- Figur 1a eine vergrößerte perspektivische Darstellung des Gleiters;
- Figur 1b eine vergrößerte perspektivische Darstellung des Anschlagselements mit integrierter Spindelmutter und
- Figur 2 eine vertikale Schnittdarstellung des Gleitführungs-bereichs durch die Achse des Stützelements.

Das in Figur 1 und 2 dargestellte Ausführungsbeispiel betrifft eine Sitzkissenlängsverstellung für einen Kraftfahrzeugsitz und zeigt eine optimierte Gestaltung der translatorischen Verstell-einrichtung, die über die erfindungswesentlichen Merkmale des Patentanspruchs 1 weit hinausgeht. Natürlich kann das Prinzip dieser Verstellvorrichtung auch für andere Verstellteile, zum Beispiel für eine Lehnenhöhenverstellung oder eine Sitzlängsverstellung, gegebenenfalls unter Anpassung an die konkreten Erfordernisse der betreffenden Verstellteile, zum Einsatz kommen.

Das Sitzseitenteil 1 des Sitzes ist aus Blech als Stanzprägeteil ausgeführt und besitzt eine hohe Steifigkeit, um die daran gelagerten Teile (Sitzwanne 7, Rückenlehne) sicher führen beziehungsweise halten zu können. Über die Anschläge 12a, 12b steht das Sitzseitenteil 1 mit einer Vorrichtung zur Sitzlängsverstellung in Verbindung; es können aber auch Hebel einer Sitzhöhenverstellung zwischengeschaltet sein.

Im Sitzseitenteil 1 sind zwei miteinander fluchtende Führungskulissen 10a, 10b durch Stanzen eingearbei-

tet, deren Kontur von einer Randumstellung 11 gebildet ist. Seitens der Sitzwanne 7 (siehe auch Figur 2) ist den Führungskulissen 10a, 10b (dargestellt nur für die Führungskulisse 10a) ein Gleiter 2 vorzugsweise in Form eines Kunststoffspritzteils zugeordnet.

Eine vergrößerte Darstellung zeigt Figur 2. Von der anderen Seite des Sitzseitenteils 1 her wird ein Anschlagselement 3 auf den Gleiter 2 aufgesetzt und mit diesem durch die Schrauben 6 fest verbunden. Eine vergrößerte Ansicht des Anschlagselements 3 zeigt Figur 1b. Es sind aber auch andere Verbindungsmethoden von Gleiter 2 und Anschlagselement 3, wie bspw. Clipsen oder Kleben, denkbar.

Der Gleiter 2 weist einen Basiskörper 20 auf, der im Montagezustand im Spalt der Führungskulisse 10a lagert, wobei die von der Randumstellung 11 gebildeten Flächen der Führung dienen. An der Oberseite des Basiskörpers 20 sind einstückig Federbereiche 22 angespritzt, die für einen spielfreien Sitz des Gleiters 2 sorgen.

Quer zur Verschiebee-bene des Gleiters 2 erstreckt sich am Basiskörper 20 eine Grundplatte 21, die zum einen als Anschlag bzw. Führungsfläche für die Innenseite des Sitzseitenteils 1 und zum anderen als Träger für die angeformten Federelemente 23 dient. Die Federelemente 23 stützen sich an der Sitzwanne 7 ab und geben ihr so den nötigen Halt zwischen den beiden Sitzseitenteilen 1 eines jeden Sitzes. Für eine hohe Führungsgenauigkeit ist es auch wichtig, daß der Gleiter 2 durch die Federelemente 23 gegen das Sitzseitenteil 1 gedrückt wird. Entlang der Achse 9 des Gleiters 2 erstreckt sich eine konische Durchgriffsöffnung 25 mit einem Öffnungswinkel 2a, der der maximal zu erwartenden Winkelabweichung zwischen der Achse 8 des Stützelements 4, 5 und der Achse 9 des Gleiters 2 entspricht. Den geringsten Durchmesser besitzt der Konus 25 an der dem Anschlagselement 3 zugewandten Seite im Bereich des prismenartigen Vorsprungs 26 und er öffnet sich in Richtung der Sitzwanne 7. In Figur 2 bezeichnen die Grenzlagen der 8' der Achse 8 den maximalen Schwenkbereich 2a des Stützelements 4, 5 in der konischen Durchgriffsöffnung 25 des Gleiters 2.

Das Anschlagselement 3 muß im Crashfall sehr große Kräfte aufnehmen und besteht deshalb vorzugsweise aus Metall. Es kann beispielsweise durch Sintern, Spritzen oder Gießen hergestellt sein. Auf der der Führungskulisse 10a zugewandten Seite besitzt es eine prismenartige Ausnehmung 32, in die der prismenartige Vorsprung 26 des Gleiters 2 eingreift und so eine verdrehsichere Verbindung gewährleistet. Dadurch soll verhindert werden, daß die Verhakungselemente 31 des Anschlagselements 3 auf der Randumstellung 11 der Führungskulisse 10a, 10b im Normalbetrieb reiben. Die von den Verhakungselementen 31 umgriffene Randumstellung 11 fungiert also nicht nur als Führungsfläche für den Gleiter 2, sie ist selbst auch Verhakungselement.

An die sich nach außen hin erweiternde konische

Durchgriffsöffnung 35 des Anschlagselements 3 grenzt eine Anschlagfläche 30 an, die dem Sicherungskopf 50 der Schraube 5 zugeordnet ist und mit diesem in Eingriff tritt, wenn zwischen der Sitzwanne 7 und dem Sitzseitenteil 1 eine hohe axiale Zugbelastung entsteht. Im Normalbetrieb jedoch wird die Lage des Stützelements 4, 5 in den konischen Durchgriffsöffnungen 25, 35 des Gleiters 2 beziehungsweise des Anschlagselements 3 etwa mit der Schnittdarstellung von Figur 2 übereinstimmen. Das heißt, die Sitzwanne 7 nimmt eine gewisse mittlere Position ein, bei der weder der Sicherungskopf 50 mit der Anschlagfläche 30 in Eingriff tritt, noch die Feder 23 vollständig komprimiert ist.

Gemäß dem vorliegenden Ausführungsbeispiel ist die Schraube 5 als selbstschneidende Schraube ausgeführt, deren Gewinde sich in einen Blechdurchzug der Sitzwanne 7 eingräbt. Gemeinsam bilden die Schraube 5 und die darauf aufgesteckte Distanzhülse 4 das Stützelement 4, 5, wobei die Distanzhülse 4 eine definierte Lage des Stützelements 4, 5 und des Sicherungskopfes 50 gewährleistet. Der Außendurchmesser der Distanzhülse 4 ist nur geringfügig kleiner als der kleinste Durchmesser der konischen Durchtrittsöffnungen 25, 35.

Obwohl für eine stabile Führung der Sitzwanne 7 im Sitzseitenteil 1 zwei Führungskulisen 10a, 10b mit entsprechenden Gleitern 2 und Stützelementen 4, 5 erforderlich sind, muß lediglich ein Anschlagselement 3 mit einer Spindelmutter 36 oder einem anderen, eine Verstellkraft aufnehmenden Element ausgestattet sein. Der Gleiter 2 der anderen Führungskulisse 10b wird bei einer Verstellung "lose" über die Sitzwanne 7 mitgeführt. Des weiteren ist aber auch denkbar, die Verstellkraft in den Gleiter 2 oder das Stützelement 4, 5 einzuleiten. Welche der Varianten zu bevorzugen ist, wird im allgemeinen von den Platzverhältnissen des konkreten Sitzes abhängen.

Da der Antrieb der translatorischen Verstellvorrichtung in keiner direkten Beziehung zum Erfindungsprinzip steht, wurde dieser in den Figuren nicht dargestellt. Es sei jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß neben einer in der Achse 360 lagernden und in das Gewinde 361 der Spindelmutter 36 eingreifenden (nicht dargestellten) Spindel auch anderen Antriebsmechanismen zum Einsatz kommen können.

#### Bezugszeichenliste

- 1 erstes Teil / Sitzseitenteil (Ausschnitt)
- 10a Führungskulisse, vorne
- 10b Führungskulisse, hinten
- 11 Randumstellung/Verhakungselement
- 12a Anschlag, z.B. für einen Hebel
- 12b Anschlag, z.B. für einen Hebel
- 2 Gleiter
- 20 Basiskörper
- 21 Grundplatte
- 22 Federelement

- 23 Federelement
- 24 Befestigungsloch
- 25 Konische Durchgriffsöffnung
- 26 Prismenartiger Vorsprung
- 5 250 Wandung / konische Fläche
- 3 Anschlagselement
- 30 Anschlagfläche
- 31 Verhakungselement
- 10 32 Stufe / prismenartige Ausnehmung
- 34 Befestigungsloch
- 35 Konische Durchgriffsöffnung
- 36 Spindelmutter / Kraftübertragungselement
- 350 Wandung / konische Fläche
- 15 360 Achse der Spindelmutter
- 361 Spindelmuttergewinde

- 4 Distanzhülse
- 5 Schraube
- 20 50 Schraubenkopf / Sicherungskopf

- 6 Schraube

- 7 zweites Teil / Sitzwanne
- 25 70 Mutter / Blechdurchzug

- 8 Achse von Distanzhülse 4 und Schraube 5
- 8' obere bzw. untere Grenzlage der Achse 8

- 30 9 Achse der konischen Durchgriffsöffnung 25 des Gleiters und des Anschlagselements 3

- $\alpha$  halber Öffnungswinkel der konischen Öffnung

#### Patentansprüche

- 1. Vorrichtung zur translatorischen Verstellung eines Sitzteils, insbesondere zur Sitzkissenlängsverstellung von Kraftfahrzeugsitzen, mit einer Führungskulisse (10a, 10b) in einem ersten Teil, z.B. einem Sitzseitenteil (1), und einem in der Führungskulisse (10a, 10b) geführten Stützelement (4, 5), das mit einem zweiten, dazu verschiebbaren Teil, z.B. einer Sitzwanne (7), fest in Verbindung steht, wobei zwischen dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) und dem Stützelement (4, 5) ein Gleiter (2) lagert, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Durchgriffsöffnung (25) des Gleiters (2) konisch mit einer sich in Richtung des zweiten Teils (7) vergrößernden lichten Weite ausgebildet ist und daß das Stützelement (4, 5) axial verschiebbar und winkelbeweglich im Gleiter (2) lagert.
- 50 2. Vorrichtung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Stützelement (4, 5) aus einer Distanzhülse (4) und einer Schraube (5) mit einem Schraubenkopf (50) besteht, **die die Distanzbuchse**

(4) gegen das zweite Teil (7) im Bereich der Mutter (70) verspannt.

delmutter 36 angeformt ist, die mit einer Verstellspindel im Eingriff steht, welche von einer Antriebseinheit angetrieben wird.

3. Vorrichtung nach Anspruch 1 und 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Schraubenkopf (50) der Schraube (5) mit dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) oder einem zwischen dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) und dem Schraubenkopf (50) lagenden Anschlagselement (3) in Eingriff treten kann. 5  
10
4. Vorrichtung nach mindestens einem der voranstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß am Rand der Führungskulisse (10a, 10b) Verhakungselemente in Form von Randumstellungen (11) vorgesehen sind, die mit Verhakungselementen (31) des Anschlagselements (3) verschiebbar in Eingriff stehen. 15
5. Vorrichtung nach Anspruch 2 und/oder Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Durchgriffsöffnung (35) des Anschlagselements (3) eine Stufe (32) aufweist, die das eine Ende (prismenartiger Vorsprung 26) des Gleiters (2) verdrehsicher abstützt und einen Innendurchmesser besitzt, der mit der lichten Weite (orthogonal zur Verschieberichtung) des Gleiters (2) an dieser Stelle annähernd übereinstimmt, und daß sich der Innendurchmesser der Durchgriffsöffnung (35) in Richtung des Schraubenkopfes (50) konisch erweitert. 20  
25  
30
6. Vorrichtung nach mindestens einem der voranstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Öffnungswinkel (2a) der konischen Flächen (250, 350) des Gleiters (2) und des Anschlagselements (3) dem maximal zu erwartenden Verankerungswinkel des Stützelements (4, 5) entspricht. 35
7. Vorrichtung nach mindestens einem der voranstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Gleiter (2) aus einem Basiskörper (20) und einer dazu rechtwinklig verlaufenden Grundplatte (21) besteht, wobei der Basiskörper (20) die konisch ausgebildete Durchgriffsöffnung (25) sowie wenigstens ein gegen die Kontur der Führungskulisse (10a, 10b) gerichtetes Federelement (22) aufweist und wobei zwischen der Grundplatte (21) und dem zweiten Teil (7) wenigstens ein in Achsrichtung des Stützelements (4, 5) wirkendes Federelement (23) angeordnet ist. 40  
45  
50
8. Vorrichtung nach Anspruch 6 oder 7, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Gleiter (2) als einstückiges Kunststoffteil ausgebildet ist. 55
9. Vorrichtung nach mindestens einem der voranstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß am Anschlagselement (3) einstückig eine Spin-

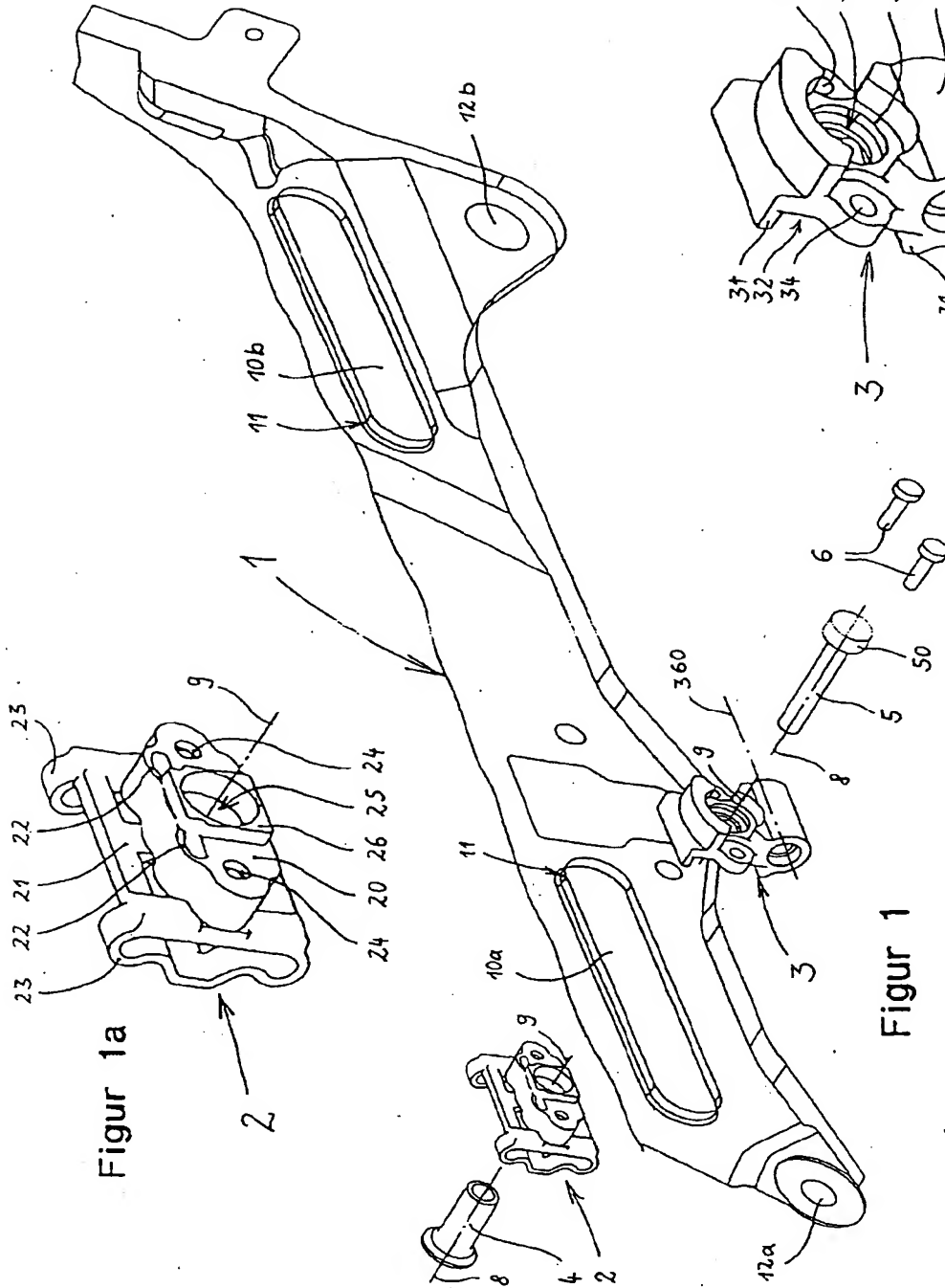
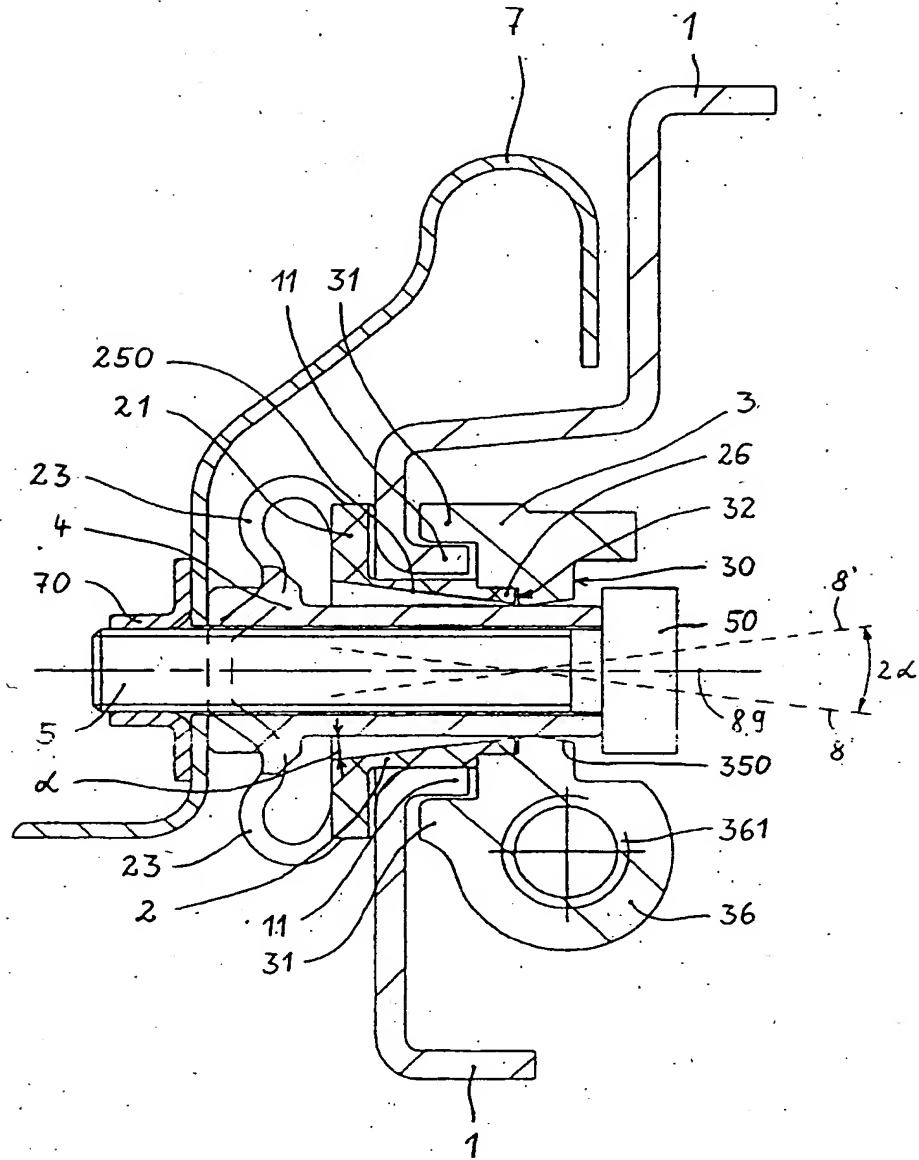


Figure 1a

Figure 1

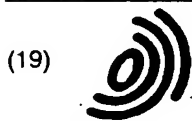
Figure 1b





Figur 2

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

**EP 0 813 990 A3**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:  
10.02.1999 Patentblatt 1999/06

(51) Int Cl.<sup>6</sup>: **B60N 2/02**

(43) Veröffentlichungstag A2:  
29.12.1997 Patentblatt 1997/52

(21) Anmeldenummer: 97250191.0

(22) Anmeldetag: 23.06.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU MC  
NL PT SE**

(30) Priorität: 22.06.1996 DE 19624979

(71) Anmelder: **Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG**  
96450 Coburg (DE)

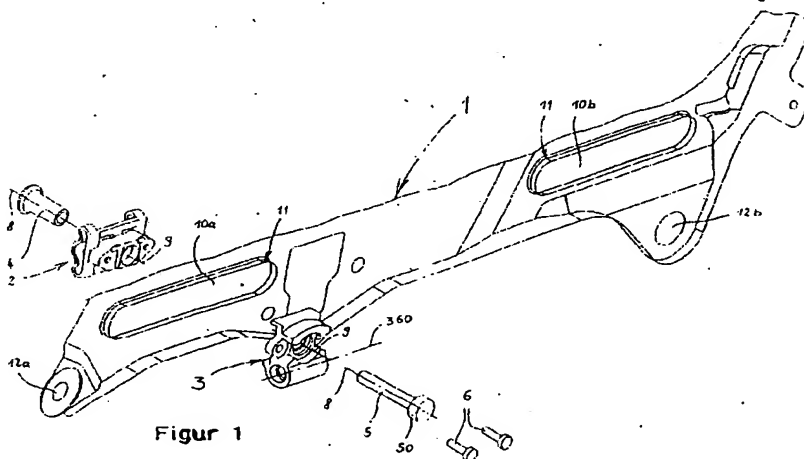
(72) Erfinder:  
• **Schrimpl, Bernhard**  
96450 Coburg (DE)  
• **Leipold, Herbert**  
96529 Mengersgereuth-Hämmern (DE)

(74) Vertreter: **Ninnemann, Detlef, Dipl.-Ing. et al**  
Patentanwälte Maikowski & Ninnemann,  
Xantener Strasse 10  
10707 Berlin (DE)

(54) **Vorrichtung zur translatorischen Verstellung eines Sitzteils, insbesondere zur Sitzkissenlängsverstellung von Kraftfahrzeugsitzen**

(57) Eine Vorrichtung zur translatorischen Verstellung eines Sitzteils, insbesondere zur Sitzkissenlängsverstellung von Kraftfahrzeugsitzen weist wenigstens eine Führungskulisse (10a, 10b) in einem ersten Teil und ein in der Führungskulisse (10a, 10b) geführtes Stützelement (4, 5) auf, das mit einem zweiten, dazu verschiebbaren Teil fest in Verbindung steht, wobei zwischen dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) und dem Stützelement (4, 5) ein Gleiter (2) lagert. Die Durchgriffsöffnung (25) des Gleiters (2) ist konisch mit einer sich in Richtung des zweiten Teils (7) vergrößernden

lichten Weite ausgebildet ist und das Stützelement (4, 5) lagert axial verschiebbar im Gleiter (2). Vorzugsweise weist das Stützelement (4, 5) an seinem freien Ende einen Sicherungskopf (50) auf, der mit dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) oder einem zwischen dem Rand der Führungskulisse (10a, 10b) und dem Sicherungskopf (50) lagernden Anschlagselement (3) in Eingriff treten kann. Die Verstellvorrichtung gewährleistet auch bei großen Fertigungs- und Montagetoleranzen sowie Relativbewegungen im Führungsbereich der Verstellvorrichtung eine hohe Funktionssicherheit bei gleichzeitig einfachem konstruktiven Aufbau.



Figur 1



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 97 25 0191

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	DE 16 30 926 A (PERSSON, BROR GÖTHE) 8. Juli 1971 * das ganze Dokument *	1	B60N2/02
A	US 3 572 829 A (MALITTE ROBERT L) 30. März 1971 * das ganze Dokument *	1	
A	DE 30 33 953 A (DRABERT SOEHNE) 21. Mai 1981		
A,D	DE 42 24 458 A (BROSE FAHRZEUGTEILE) 27. Januar 1994		
A,D	DE 38 41 711 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 13. Juni 1990		
A,D	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 011, no. 102 (M-576), 31. März 1987 & JP 61 249844 A (IKEDA BUSSAN CO LTD), 7. November 1986 * Zusammenfassung *		
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			B60N
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort <b>DEN HAAG</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>17. Dezember 1998</b>	
		Prüfer <b>Horváth, R</b>	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1530 03.92 (Pd/C03)

BEST AVAILABLE COPY

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 97 25 0191

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

17-12-1998

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 1630926	A	08-07-1971	ES	340088 A	01-06-1968
US 3572829	A	30-03-1971	KEINE		
DE 3033953	A	21-05-1981	CH	641658 A	15-03-1984
DE 4224458	A	27-01-1994	US	5622406 A	22-04-1997
			US	5553920 A	10-09-1996
DE 3841711	A	13-06-1990	KEINE		

EPO FORM P0481

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr. 12/82

BEST AVAILABLE COPY

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**